Sri B. VAIKUNTA BALIGA.—Sir, the Hon'ble Member is entitled to hold the opinion that they are great men. I have no objection.

Discontinuance of Government Bus Service between Chitaldrug and Shimoga.

Q.—1361. Sri G. DUGGAPPA (Chitaldrug).—

Will the Government be pleased to state :—

(*a*) the date when the Government Bus Service running between Chitaldrug and Shimoga was stopped ;

(*b*) the reasons for stopping the same ;

(*c*) whether they are aware of the much inconvenience caused thereby to the travelling public?

A.—Sri C. M. POONACHA (Minister for Home Affairs and Industries).—

(*a*) 12th February 1957.

(*b*) Severe competition by private services and unremunerative earnings.

(*c*) No.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ದುಗ್ಗಪ್ಪ.—ಉತ್ತರ (*b*)ದಲ್ಲಿ "ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸುಗಳವರ ಸ್ಪರ್ಧೆಯಿಂದಾಗಿ ಮತ್ತು ಬರದ ಸಂಪಾದನೆಗಳು ಲಾಭಕರವಾಗಿಲ್ಲದುದರಿಂದಾಗಿ ಸರ್ವಿಸುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾಯಿತು" ಎಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಹಾಗಾದರೆ ಗವರ್ನ್‌ಮೆಂಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಷ್ಟು ಮತ್ತು ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಷ್ಟು ಹೊರಡುತ್ತಿದ್ದವು ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮತ್ತು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ನೇರವಾಗಿ ಒಂಭತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಸರ್ವಿಸುಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದವು, ಅಲ್ಲದೇನೇ ಇನ್ನೊಂದು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ನಾಲ್ಕು ಸರ್ವಿಸುಗಳು ಇದ್ದವು. ಚಿತ್ರದುರ್ಗದಿಂದ ಶಿವಮೊಗ್ಗದವರೆಗೆ ಹೊಳಲ ಕೆರೆ-ಚನ್ನಗಿರಿ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಎರಡು ಬಸ್ಸುಗಳು ಇದ್ದುವು, ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ 15 ಬಸ್ಸುಗಳು ಈ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಈ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲಿರುವ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಮಧ್ಯೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದವು.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ದುಗ್ಗಪ್ಪ.—ಮೊದಲು ಶಿವಮೊಗ್ಗ ಮತ್ತು ಚಿತ್ರದುರ್ಗ ಮಾರ್ಗದ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ಬಸ್ಸುಗಳ ಓವರ್ ಲೋಡ್ ಆಗುತ್ತಿದ್ದು ಲಾಭದಾಯಕವಾದ ಸರ್ವಿಸ್‌ಆಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದುದು ನಿಜಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ತಲೆನೋವು ಬರುವದಕ್ಕೆ ಏನು ಕಾರಣ ಸಚಿವರು ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ತಲೆನೋವು ಬರುವ ಪ್ರಶ್ನೆ ಏನು ಇಲ್ಲ. ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಲಿಲ್ಲ. ನಷ್ಟ ಸಂಭವಿಸುವಾಗ ಯಾವದೇ ವಿಧವಾಗಿ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ನಡೆಸುವುದು ಬುದ್ಧಿವಂತಿಕೆಯಲ್ಲಿ, ಆದ್ದರಿಂದ ಸರ್ವಿಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸಲಾಯಿತು.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—Have the Government tried to convert this into a monopoly route ?

Sri C. M. POONACHA.—That is under the examination of the Government.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—Have they tried to see that proper timings are adjusted so as to enable the Government buses to have preferences over others ?

Sri C. M. POONACHA.—These are matters which will have to be dealt with at the time when we think of putting more number of buses on this route. Actually there are quite a large number of private operators now operating on this route. Our experience has shown that piecemeal taking over of routes is not at all profitable. Either we establish monopoly routes and put in as many buses as possible or we do not take over at all. That is the method we are adopting.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—When you propound this theory, why did you put only one bus on that line ?

Sri C. M. POONACHA.—For a brief period we were plying two buses on that route and even then the returns were not profitable.

Sri A. BHEEMAPPA NAIK.—Will the Government consider the desirability of seeing that proper timings are adjusted and two buses are put on this route again ?

Sri C. M. POONACHA.—The present proposal is to take over this line as a monopoly route and operate it. That will be the best arrangement.

ಶ್ರೀ ಜಿ. ದುಗ್ಗಪ್ಪ.—ಖಾಸಗೀ ಬಸ್‌ದರಕ್ಕೂ ಗವರ್ನ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಸ್ ದರಕ್ಕೂ ಏನಾದರೂ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆ ಇದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಅಂಥ ಹೆಚ್ಚು ಕಡಿಮೆಯೇನೂ ಇಲ್ಲಾ.

ಶ್ರೀ ಕೆ. ಎಫ್ ಪಾಟೀಲ.—ಗವರ್ನ್‌ಮೆಂಟ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ದೊರೆಯತಕ್ಕ ಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ದೊರೆಯತಕ್ಕ ಸೌಕರ್ಯ ಏವುಗಳಲ್ಲಿ ಏನಾದರೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆಯೇ ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಬಸ್ ದರಗಳನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವಾಗ ಅತಿ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪೂರ್ತಿಪನ್ನು ಮತ್ತು ಕಡಿಮೆದರವನ್ನು ಗಮನಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಎಲ್ಲಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನೂ ಒಪಗಿಸಿಕೊಟ್ಟು ಸರಿಯಾದ ಒಂದು ದರವನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗುವುದು.

Sri G. SIVAPPA.—May I know when the Government buses were put on this line?

Sri C. M. POONACHA.—The Government buses were first introduced on 14th April 1956 and they were later stopped on 12th February 1957.

Sri G. SIVAPPA.—Were you able to find out within a period of 4-5 months that these buses were not running profitably and that they are unremunerative?

Sri C. M. POONACHA.—It is not a period of 4-5 months but a period of 10 full months. By that time the Department felt that we are not making any profit.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಹನುಮಯ್ಯ.—ನ್ಯಾಯಿ, ಈ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಲಿಲ್ಲ ಎಂದು ಉತ್ತರ ಹೇಳಿಲಾಗಿದೆ. ಹಾಗಾದರೆ ಮೈಲೇಜು ಏನು ಇದೆ? ಮೈಸೂರು ದೇಶದಲ್ಲ ಇತರ ಬಸ್ಸುಗಳು ಕೊಡುವಷ್ಟು ಮೈಲೇಜು ಇಲ್ಲ ಇದೆಯೇ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ನಮ್ಮ ಗವರ್ನಮೆಂಟ್ ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸಪೋರ್ಟ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುವದಕ್ಕೆ ರೂ. 1-4-0 ಗಳು ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಮಾತ್ರ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಆದ್ದರಿಂದ ನಷ್ಟ ಸಂಭವಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಹನುಮಯ್ಯ.—ಕೆಲವುಕಡೆ 12 ಆಣೆ ಮೈಲೇಜಿಗೆ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ನಡೆಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ಸರಕಾರದ ಗಮನಕ್ಕೆ ಬಂದಿದೆಯೋ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ನಷ್ಟದಿಂದ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಸರ್ವಿಸ್ ನಾವು ನಡೆಸಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಹನುಮಯ್ಯ.—ಇನ್ನು ಯಾವ ಯಾವ ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಿಯಾಗಲೀ ಹಳೇ ಮೈಸೂರು ಭಾಗದಲ್ಲಾಗಲೀ ಒಂದು ರೂಪಾಯಿ ಮೈಲೇಜು ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆಂದು ಸರ್ವಿಸ್ ನಿಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತೀರಿ?

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಎಂ. ಪೂಣಚ್ಚ.—ಈ ಪ್ರಕಾರ ಬೇರೆ ಒಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಕಳಿಸಿದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡಬಹುದು.

Sri G. SIVAPPA.—Is it not a fact that when the private operators were running buses on this route they were profitable and so is it not a fact that by manipulation of facts and figures this route has been shown to be unremunerative?

Sri C. M. POONACHA.—I have no reply to give. It is the opinion of the Hon'ble Member.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—What exactly is the loss sustained by the Government during these 10 months?

Sri C. M. POONACHA.—I have already said that this route was bringing us only on average return of Re. 1 per mile as against Rs. 1-4-0 per mile. Therefore, this is not a remunerative line.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—What exactlyi s the loss sustained by the Government?

Sri C. M. POONACHA.—I do not have the figures to that effect.

Sri H. M. CHANNABASAPPA.—May I know whether the Government took a decision to stop this route at the instance of the private owners or on the report submitted by the authorities concerned that it is not desirable to continue it?

Sri C. M. POONACHA.—The Deparment felt that it was not profitable for them to take over this line unless it was declared as a monopoly route exclusively for the Department's operation.

Percentage of Land reserved for Cattle Grazing in the Villages of merged areas of the State.

Q.—1393. Sri J. P. SARWESH (Serum).—

Will the Government be pleased to state:—

the percentage of the cultivable land reserved for Cattle Grazing as 'Gairan' in villages of Hyderabad Karnatak, Bombay Karnatak and old Mysore?

A.—Sri M. P. PATIL (Minister for Revenue).—

Hyderabad Karnatak.

Ten per cent of the total cultivable area is on average reserved as Gairan (Pasturage).

Bombay Karnatak.

5·09 per cent of the total cultivable area is reserved on an average in the Bombay Karnatak area.

Old Mysore Karnatak.

No such percentage is fixed in the Old Mysore State with reference to cultivable lands.

According to paragraph 108 of Revenue Manual Vol. I, (*i*) an extent of 30 acres of good pasturage may be allotted to each village as grazing